Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/7315

01. 06. 90

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 11/6502 Nr. 16 —

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur gegenseitigen Akzeptierung der Befähigungszeugnisse für die Ausübung von Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt [KOM(89) 472 endg.]
— Rats.-Dok. Nr. 10683/89 —

A. Problem

Nach dem Richtlinienvorschlag der EG-Kommission sollen Befähigungszeugnisse für die Ausübung von Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt von allen EG-Mitgliedstaaten gegenseitig anerkannt werden.

B. Lösung

Ablehnung der Vorlage, weil zunächst die Anforderungen an die Befähigungszeugnisse und die Ausbildungsprogramme harmonisiert werden müßten.

Einmütigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Keine

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den anliegenden Richtlinienvorschlag abzulehnen.

Bonn, den 9. Mai 1990

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Jobst	**Weiss (München)**
Vorsitzender	Berichterstatter

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur gegenseitigen Akzeptierung der Befähigungszeugnisse für die Ausübung von Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt

Begründung

1. Nach dem Vertrag von Rom muß die entsprechend den Zielen der Gemeinschaft geplante Maßnahme unter anderem die Hindernisse, die dem freien Verkehr von Personen, Dienstleistungen und Kapital entgegenstehen, beseitigen und zur Annahme einer gemeinsamen Verkehrspolitik führen.

2. Als fester Bestandteil des gemeinschaftlichen Verkehrssystems ist der Luftverkehr für die uneingeschränkte Mobilität von Personen sowohl innerhalb als auch außerhalb der Gemeinschaft unverzichtbar. Sein weiterer Ausbau hängt unter anderem davon ab, ob zur Durchführung des heutigen und künftigen Flugbetriebs ausreichend Personal mit angemessenen Qualifikationen und Befähigungszeugnissen zur Verfügung steht.

3. Allerdings besteht derzeit zwischen dem Angebot und der Nachfrage nach Personal — insbesondere nach Angehörigen bestimmter Berufe, beispielsweise Luftfahrzeugführern und Flugverkehrslotsen — gemeinschaftsweit kein ausgewogenes Verhältnis. In einigen Mitgliedstaaten ist ein beträchtlicher, ja kritischer Personalmangel die Folge. Um dem abzuhelfen, muß die Mobilität des Personals dringend verbessert werden. Das gibt den Arbeitskräften die Möglichkeit, ihren Beruf in einem anderen als dem Mitgliedstaat auszuüben, in dem sie ihre beruflichen Qualifikationsnachweise erworben haben, und verbessert ihre Beschäftigungsaussichten.

4. Nach Artikel 8a des Vertrages müssen dringend Maßnahmen getroffen werden, um vor Ende des Jahres 1992 die Freizügigkeit in der Gemeinschaft zu verwirklichen.

5. Derzeit ist die Mobilität des Zivilluftfahrtpersonals vor allem deshalb sehr begrenzt, weil unterschiedliche Zulassungsanforderungen bestehen und die Mitgliedstaaten praktisch kein von einem anderen Mitgliedstaat ausgestelltes Befähigungszeugnis akzeptieren.

6. Die Kommission befaßt sich seit geraumer Zeit mit diesem Problem. Die gegenseitige Anerkennung der Befähigungszeugnisse der Flugbesatzung und des Bodenpersonals wurde in das Verzeichnis vorrangiger Themen für den Luftverkehr aufgenommen, das der Rat im Juni 1978 genehmigte. Die Kommission führte bereits 1978 eine erste Untersuchung durch, in der unter anderem die Mobilität des Zivilluftfahrtpersonals der Gemeinschaft geprüft wurde. Die Untersuchung bestätigte, daß unterschiedliche Befähigungsnachweise bestehen und daher kein Personalaustausch zwischen den europäischen Fluglinienunternehmen stattfindet.

7. Die Kommission hat in ihren beiden Memoranden zur Zivilluftfahrt von 1979 und 1984 nachdrücklich betont, daß diese Probleme gelöst werden müssen.

8. In dem Maßnahmenpaket für den Luftverkehr, das im Dezember 1987 angenommen wurde, heißt es ausdrücklich, daß mehr Flexibilität nötig ist und die Freizügigkeit der Arbeitnehmer verwirklicht werden muß. Diese Ziele müssen erreicht werden, bevor 1990 der nächste Schritt im Luftverkehr eingeleitet werden kann.

9. Mit verschiedenen Organisationen wurden Beratungen mit dem Ziel abgehalten, einen Vorschlag für eine Regelung zur gegenseitigen Akzeptierung der Befähigungszeugnisse und Qualifikationen für die Ausübung von Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt auszuarbeiten. Dabei wurde deutlich, daß die Vorschriften harmonisiert werden müssen und die Mitgliedstaaten zwischenzeitlich nicht verpflichtet werden sollten, ihre Anforderungen für Befähigungszeugnisse zu senken.

10. Die internationalen Mindestanforderungen und empfohlenen Verfahren der ICAO für die Zulassung von Luftfahrtpersonal sind in Anhang 1 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt festgelegt. Der Anhang wurde mit Wirkung vom 16. November 1989 geändert. Daher sollte möglichst bald auf der Grundlage der neuen internationalen Bestimmungen eine Initiative ergriffen werden.

11. Nach Artikel 38 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt kann ein Staat eine Abweichung der innerstaatlichen Vorschriften und Ver-

Zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes vom 30. Januar 1990 — 121 — 680 70 — E — Ve 211/90 —.

fahren von den internationalen Anforderungen, die im Rahmen der ICAO festgelegt wurden, anzeigen. Die Gemeinschaft darf sich daher nicht auf die Bemühungen der ICAO verlassen, sondern muß Anstrengungen unternehmen, um die ICAO-Bestimmungen möglichst rasch rechtlich abzustützen.

12. Daher sollte der Richtlinienvorschlag dazu beitragen, daß Anhang 1 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt mit möglichst geringen Unterschieden in der Gemeinschaft angewandt wird und zu europäischen Befähigungsnachweisen führt, die mindestens den Anforderungen in Anhang 1 entsprechen.

13. Außerdem ist die volle Entsprechung mit den Bestimmungen der Richtlinie des Rates 89/48/EWG [1]) über eine allgemeine Regelung zur Anerkennung der Hochschuldiplome, die eine mindestens dreijährige Berufsausbildung abschließen, erforderlich. Ausbildung und Befähigungsnachweise in der Zivilluftfahrt fallen zumeist jedoch nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie, da sie im allgemeinen nicht in einer mindestens dreijährigen Hochschulausbildung erworben werden.

14. In dem Vorschlag wird auch die Rechtsprechung des Gerichtshofs berücksichtigt. In der Rechtssache Choquet [2]), in der es um die gegenseitige Anerkennung der Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen ging, entschied der Gerichtshof, daß die Mitgliedstaaten angesichts der Vielfalt der einschlägigen Rechtsvorschriften in den Mitgliedstaaten verlangen können, daß Personen, die sich in ihrem Hoheitsgebiet niederlassen, eine Fahrerlaubnis ihres Landes erwerben, auch wenn sie bereits im Besitz einer von ihrem Herkunftsland ausgestellten Fahrerlaubnis sind. Allerdings müssen die Mitgliedstaaten die in anderen Mitgliedstaaten erworbenen Kenntnisse und Qualifikationen akzeptieren und dürfen daher nicht unnötigerweise Prüfungen wiederholen, die bereits in anderen Mitgliedstaaten abgehalten wurden.

15. Ein zweites Urteil erging 1987 in der Rechtssache Heylens [3]), in dem bekräftigt wurde, daß die Mitgliedstaaten festlegen können, welche Kenntnisse und Qualifikationen zur Ausübung des Berufs erforderlich sind, und sie ein Diplom, mit dem die verlangten Kenntnisse und Qualifikationen nachgewiesen werden, vorschreiben können, da die Bedingungen zum Berufszugang nicht harmonisiert sind. Entsprechen die in einem anderen Mitgliedstaat erworbenen Kenntnisse und Qualifikationen jedoch den geforderten Kenntnissen und Qualifikationen, so muß sie der Mitgliedstaat anerkennen.

16. Nach diesen Urteilen wären innerstaatliche Rechtsvorschriften mit dem EWG-Vertrag unvereinbar, wenn sie die Ausübung des Rechts auf Freizügigkeit und auf freie Niederlassung, die durch die Artikel 48 und 52 gewährleistet sind, beeinträchtigen. Als Beeinträchtigungen könnten beispielsweise der erneute Nachweis der verlangten Erfahrung und die Wiederholung der Prüfungen sowie sprachliche Schwierigkeiten oder überhöhte Gebühren betrachtet werden.

17. Dieser Richtlinienvorschlag führt daher Verfahren ein, mit denen die Mitgliedstaaten leichter verpflichtet werden können, gleichwertige Befähigungszeugnisse und Qualifikationen die in anderen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft erworben wurden, gegenseitig zu akzeptieren.

18. Im Rahmen der ECAC sind bereits umfangreiche Arbeiten mit dem Ziel durchgeführt worden, die Bedingungen für die Entsprechung von Luftfahrerscheinen festzulegen. Eine entsprechende Empfehlung wurde im Juni 1988 verabschiedet. Angesichts der besonderen Lage der Luftfahrzeugführer (siehe Ziffer 3) wäre es nützlich, wenn diese Empfehlung in der Gemeinschaft Rechtskraft erlangen würde. Allerdings mußten die Bedingungen geringfügig geändert werden, um sie mit den weiter oben genannten Rechtsvorschriften der Gemeinschaft in Einklang zu bringen.

19. Die Akzeptierung betrifft nicht allein Befähigungszeugnisse, sondern auch jede Art der Qualifikation, Berufserfahrung und Ausbildung. Dies ist dann von Bedeutung, wenn ein Mitgliedstaat ein von einem anderen Mitgliedstaat ausgestelltes Befähigungszeugnis nicht akzeptieren kann, weil der zweite Staat kein dem Befähigungszeugnis des ersten Staats entsprechendes oder gar kein Befähigungszeugnis ausstellt.

20. Im Hinblick auf die Anwendung der Richtlinie bleibt es den Mitgliedstaaten überlassen, wie sie die Befähigungszeugnisse akzeptieren wollen. Um die Einhaltung der Bestimmungen sicherzustellen, wird allerdings eine gewisse Transparenz eingeführt. Beschließt ein Mitgliedstaat, Befähigungszeugnisse oder Qualifikationen nicht zu akzeptieren, so müssen diese Einwände dem Betreffenden, dem Mitgliedstaat, der das Befähigungszeugnis ausgestellt hatte und der Kommission schriftlich mitgeteilt werden. Es sollte ebenfalls angegeben werden, welche zusätzlichen Anforderungen und/oder Prüfungen zur Akzeptierung des Befähigungszeugnisses erforderlich sind.

21. Dieses Vorgehen steht im Einklang mit dem Urteil des Gerichtshofs in der Rechtssache Heylens (222/86 vom 15. Oktober 1987), wonach die einzelstaatlichen Behörden angeben müssen, weshalb sie gegebenenfalls ein von einem anderen Mitgliedstaat ausgestelltes Befähigungszeugnis nicht als gleichwertig akzeptieren.

22. Alle von einem Mitgliedstaat akzeptierten Befähigungszeugnisse verleihen den Inhabern ohne Diskriminierung und unnötige Förmlichkeiten Anspruch auf die gleichen Rechte, wie sie die Inhaber der unmittelbar von dem Mitgliedstaat ausgestellten einzelstaatlichen Befähigungszeugnisse genießen.

---

[1]) ABl. Nr. L 19 vom 24. Januar 1989.

[2]) EuGh Slg. 1978, S. 2293, Rechtssache 16/78 vom 28. Februar 1978.

[3]) EuGh Slg. 1987, S. 4097, Rechtssache 222/86 vom 15. Oktober 1987.

23. Die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, Befähigungszeugnisse und Qualifikationen gegenseitig zu akzeptieren, soll jedoch nicht für Befähigungsnachweise gelten, die von Drittländern ausgestellt wurden.

24. Die Staatsangehörigen anderer Mitgliedstaaten werden zu den Ausbildungseinrichtungen und zu allen Prüfungen in einem Mitgliedstaat unter denselben Voraussetzungen wie die Staatsangehörigen dieses Mitgliedstaates zugelassen und dürfen nicht diskriminiert werden. Zwar gilt dies nach dem Vertrag bereits für öffentliche Unternehmen, doch gab es bei privaten Unternehmen Fälle von Diskriminierung; daher sind diese Bestimmungen auch auf private Unternehmen auszudehnen.

25. Damit in der Zivilluftfahrt das Vertragsziel der Freizügigkeit verwirklicht werden kann, wäre angesichts der Besonderheiten dieses Bereichs eine volle Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Befähigungszeugnisse notwendig. Dies ist jedoch nur möglich, wenn alle Mitgliedstaaten den Anforderungen und der Ausbildung ein gleich hohes Niveau zugrunde legen, da sonst die Sicherheit beeinträchtigt werden könnte. Dies muß spätestens bis zum 31. Dezember 1992, d. h. bis zur Vollendung des Binnenmarkts geschehen.

26. Der Kommission sollten angesichts der knappen Zeit und der Verpflichtungen, die sie zur Verwirklichung des Binnenmarkts eingegangen ist, die erforderlichen Befugnisse übertragen werden, damit sie die angestrebten Ergebnisse rechtzeitig erreichen kann. Bei der Ausarbeitung ihrer Vorschläge für Maßnahmen zur Einführung harmonisierter Anforderungen sollte die Kommission auf das gesamte in diesem Bereich verfügbare Wissen zurückgreifen. Konkret beabsichtigt die Kommission, hierzu mit der ECAC, die auf diesem Gebiet bereits Beträchtliches geleistet hat, zusammenzuarbeiten und sich auf die entsprechende Sachkenntnis der Mitgliedstaaten zu stützen.

Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln

Artikel 1

Hierin ist der Geltungsbereich der Richtlinie festgelegt.

Artikel 2

Dieser Artikel enthält Begriffsbestimmungen.

Artikel 3

In diesem Artikel wird dargelegt, unter welchen Bedingungen die Mitgliedstaaten die von anderen Mitgliedstaaten ausgestellten Befähigungszeugnisse akzeptieren müssen.

Darin ist auch die automatische Anerkennung eines Befähigungszeugnisses vorgesehen, das den gemäß Artikel 9 festzulegenden Gemeinschaftsanforderungen entspricht.

Besonders erwähnt werden die Luftfahrerscheine von Privatluftfahrzeugführern. Inhaber eines Luftfahrerscheins für Privatluftfahrzeuge sollen ein in einem beliebigen Mitgliedstaat eingetragenes Luftfahrzeug fliegen dürfen, ohne einer Anerkennung des Befähigungszeugnisses durch den Eintragungsstaat zu bedürfen. Daß eine automatische Anerkennung des Luftfahrerscheins von Privatluftfahrzeugführern schon jetzt möglich wäre, zeigen Beratungen mit einzelstaatlichen Sachverständigen und eine Empfehlung der ECAC.

Artikel 4

Hier wird erläutert, welche Verfahren ein Mitgliedstaat anzuwenden hat, wenn er ein Befähigungszeugnis nicht akzeptieren kann, weil es nicht gleichwertig ist. Im Falle einer Ablehnung erhält der Inhaber des Befähigungszeugnisses die Möglichkeit, binnen einer angemessenen Frist etwaige Zusatzprüfungen abzulegen.

Artikel 5

Hierin ist festgelegt, daß die Mitgliedstaaten bis zur Festlegung von Gemeinschaftsanforderungen Befähigungszeugnisse für gültig erklären müssen, wenn bestimmte Anforderungen gemäß Anhang erfüllt sind.

Artikel 6

Die Mitgliedstaaten sollen nicht nur die Befähigungszeugnisse, sondern auch die in anderen Mitgliedstaaten erworbenen beruflichen Qualifikationen akzeptieren. Diese Bestimmung trägt zu mehr Flexibilität bei, verbessert die Berufsaussichten des Luftfahrtpersonals und entspricht den Anforderungen aus den Urteilen des Gerichtshofs in den Rechtssachen Choquet und Heylens.

Artikel 7

In diesem Artikel heißt es, daß Angehörige aller Mitgliedstaaten zu öffentlichen und privaten Ausbildungseinrichtungen und Prüfungen eines Mitglied-

staats in gleicher Weise zugelassen werden wie Angehörige dieses Mitgliedstaats.

Artikel 8

Nach diesem Artikel sind die Mitgliedstaaten nicht verpflichtet, Befähigungszeugnisse zu akzeptieren, die von einem Mitgliedstaat anhand eines von einem Drittland erteilten Befähigungsnachweises ausgestellt wurden. Dieser Grundsatz wurde bereits in der Führerscheinrichtlinie anerkannt.

Artikel 9

Im Hinblick auf das langfristige Ziel der Richtlinie, d. h. die volle Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Befähigungszeugnisse in der Zivilluftfahrt, sind bis zum 31. Dezember 1992 Bestimmungen über die Harmonisierung der Befähigungszeugnisse und Ausbildungsprogramme zu erlassen. Des weiteren besagt der Artikel, daß die Befähigungszeugnisse der Mitgliedstaaten bis dahin zumindest den Anforderungen in der achten Fassung von Anhang 1 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt entsprechen müssen.

Artikel 10

Nach Auffassung der Kommission lassen sich die in Artikel 8 genannten Ziele in der gewünschten Zeit nur mit Hilfe eines Regelungsausschusses erreichen.

Dieser Artikel legt die Zusammensetzung, die Aufgaben und die Arbeitsweise dieses Ausschusses fest.

Artikel 11 und 12

Verfahrensbestimmungen.

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur gegenseitigen Akzeptierung der Befähigungszeugnisse für die Ausübung von Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments[1]),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses[2]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

Der Luftverkehr kann nur dann reibungslos und sicher abgewickelt werden, wenn Personal, das qualifiziert und im Besitz eines Befähigungszeugnisses ist, in ausreichender Zahl zur Verfügung steht.

Der Luftverkehr ist ein äußerst dynamischer und sich rasch weiterentwickelnder Wirtschaftszweig mit besonders internationalem Gepräge; ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Personalangebot und -nachfrage kann deshalb gemeinschaftsweit auf effizientere Weise als landesweit aufrechterhalten werden.

Es ist daher von wesentlicher Bedeutung, die gemeinsame Verkehrspolitik auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt auf die Freizügigkeit des Personals innerhalb der Gemeinschaft auszudehnen.

Für den bis Ende 1992 zu vollendenden Binnenmarkt ist ein leistungsfähiger Luftverkehr unerläßlich, damit sich die Menschen innerhalb der Gemeinschaft ungehindert bewegen können.

Wichtige Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt können in den meisten Mitgliedstaaten nur von Inhabern eines Befähigungszeugnisses ausgeübt werden.

Die Anforderungen an diese Befähigungszeugnisse sind von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat so unterschiedlich, daß es für einen Angehörigen eines Mitgliedstaates oft schwierig ist, in einem anderen Mitgliedstaat eine ähnliche Tätigkeit auszuüben.

Die Gemeinschaft hat bisher nicht festgelegt, welche Qualifikationen für die Erlangung eines Befähigungszeugnisses erforderlich sind. Die Mitgliedstaaten haben daher noch immer die Möglichkeit, die Anforderungen so festzulegen, daß die Sicherheit der auf ihrem Hoheitsgebiet erbrachten Leistungen gewährleistet ist. Nach dem Vertrag dürfen sie von einem Angehörigen eines anderen Mitgliedstaates nicht verlangen, diese beruflichen Qualifikationen zu erwerben, die sie im allgemeinen nur auf der Grundlage der Bildungs- und Ausbildungssysteme im eigenen Land festlegen, wenn der Betreffende sie ganz oder teilweise schon in einem anderen Mitgliedstaat erworben hat.

Jeder Aufnahmemitgliedstaat, in dem eine Tätigkeit in der Zivilluftfahrt reglementiert ist, ist gehalten, die in einem anderen Mitgliedstaat erworbenen Qualifikationen zu berücksichtigen und zu bestimmen, ob diese Qualifikationen den von ihm geforderten Qualifikationen entspricht.

Ein Verfahren zur Akzeptierung der Befähigungszeugnisse und Qualifikationen des Zivilluftfahrtpersonals erscheint geboten, um die Erfüllung der aus dem Vertrag fließenden Verpflichtungen zu erleichtern und die ungehinderte Mobilität des Personals zu gewährleisten; die Akzeptierung von Befähigungszeugnissen würde durch die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, die Mindestanforderungen gemäß der achten Fassung (Juli 1988) von Anhang 1 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt zu erfüllen, noch erleichtert.

Bereits heute kann die Anerkennung der Luftfahrerscheine von Privatluftfahrzeugführern in allen Mitgliedstaaten festgeschrieben werden.

Damit Berufsluftfahrzeugführer ein Luftfahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat als dem, der den Luftfahrerschein erteilt hat, steuern dürfen, müssen sie in der Regel zusätzliche Prüfungen ablegen. Dies stellt ein Hindernis für den freien Fluglinienverkehr dar, das es zu beseitigen gilt; bei Berufsluftfahrzeugführern besteht daher dringender Handlungsbedarf.

Um das Problem der Überlastung des Luftraums zu lösen, mit dem die Fluggesellschaften gegenwärtig zu kämpfen haben, empfiehlt es sich, schnellstmöglich eine große Zahl von zusätzlichen Flugverkehrslotsen auszubilden, deren Tätigkeit für eine reibungslose und sichere Abwicklung des Luftverkehrs von vitaler Bedeutung ist.

In den Mitgliedstaaten reichen die Ausbildungsmöglichkeiten nicht immer aus, um den Bedarf an Fluglotsen zu befriedigen.

Gemäß Artikel 7 des Vertrages müssen die Mitgliedstaaten Angehörige anderer Mitgliedstaaten in nichtdiskriminierender Weise zu öffentlichen und privaten Ausbildungseinrichtungen und Abschlußprüfungen zulassen.

Um eine uneingeschränkte gegenseitige Anerkennung der Befähigungszeugnisse zu erreichen, sind gemeinsame Anforderungen an Befähigungszeugnisse und Ausbildungsprogramme festzulegen.

---

[1]) ...
[2]) ...

Es ist zweckmäßig, die Befugnis zur Festlegung dieser Anforderungen der Kommission zu übertragen, die dabei von einem Regelungsausschuß unterstützt wird —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Diese Richtlinie betrifft die Verfahren und Anforderungen der Mitgliedstaaten zur Erteilung von Befähigungszeugnissen auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt für Flugbesatzungen sowie für Wartungs-, Flugsicherungs- und Bodenfunkpersonal.

(2) Diese Richtlinie gilt nur für Angehörige von Mitgliedstaaten.

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie bedeutet

a) Befähigungszeugnis eine Urkunde, die von einem Mitgliedstaat für die Zulassung zur Ausübung von Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt ausgestellt wird. Diese Begriffsbestimmung schließt auch Berechtigungen ein, die Teil des Befähigungszeugnisses sind;

b) Berechtigung eine Genehmigung, die in ein Befähigungszeugnis eingetragen oder damit verbunden ist und besondere Bestimmungen, Vorrechte oder Einschränkungen im Zusammenhang mit diesem Befähigungszeugnis feststellt;

c) Akzeptierung von Befähigungszeugnissen jede Art von Anerkennung oder Gültigerklärung eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten Befähigungszeugnisses oder Teil eines Befähigungszeugnisses durch einen anderen Mitgliedstaat. Die Akzeptierung kann auch durch die Ausstellung eines nationalen Befähigungszeugnisses erfolgen;

d) Anerkennung die Erlaubnis, in einem Mitgliedstaat das in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellte Befähigungszeugnis für den darin angegebenen Zweck zu verwenden;

e) Gültigerklärung der ausdrückliche Vermerk eines Mitgliedstaates in einem von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Befähigungszeugnis, daß dieses wie ein nationales Befähigungszeugnis für den darin angegebenen Zweck verwendet werden darf.

Artikel 3

(1) Ein Mitgliedstaat, der für die Ausübung von Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt die Vorlage eines Befähigungszeugnisses verlangt, akzeptiert unverzüglich und ohne weitere Prüfungen zu verlangen alle Befähigungszeugnisse oder Teile von Befähigungszeugnissen, die ein anderer Mitgliedstaat für die gleichen Tätigkeiten ausgestellt hat.

(2) Ein Mitgliedstaat erkennt ein Befähigungszeugnis an, das den gemäß Artikel 9 festgelegten Gemeinschaftsanforderungen entspricht.

(3) Unbeschadet Artikel 8 darf jeder Inhaber eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten Luftfahrerscheins für Privatluftfahrzeugführer ein in einem anderen Mitgliedstaat eingetragenes Luftfahrzeug fliegen. Privatluftfahrzeugführer dürfen Rechte, die in ihrem Luftfahrerschein verbrieft sind, und Berechtigungen für Flüge nach Sichtflugregeln (VFR-Flüge) bei Tag allerdings nur in einem für den Alleinflugbetrieb zugelassenen Luftfahrzeug in Anspruch nehmen.

Artikel 4

a) Entspricht in Abweichung von den Grundsätzen des Artikels 3 Abs. 1 ein von einem Mitgliedstaat ausgestelltes Befähigungszeugnis oder ein Teil eines Befähigungszeugnisses nicht den Anforderungen des Mitgliedstaates, dem das Befähigungszeugnis zur Akzeptierung vorgelegt wird, so unterrichtet dieser den Inhaber des Befähigungszeugnisses davon schriftlich und nennt die zusätzlichen Anforderungen und/oder Prüfungen, die zur Akzeptierung des Befähigungszeugnisses erforderlich sind.

   Diese Angaben werden gleichzeitig dem ausstellenden Mitgliedstaat und der Kommission mitgeteilt.

b) Auf Wunsch erhält der Antragsteller unverzüglich, auf alle Fälle binnen drei Monaten nach Antragstellung, Gelegenheit, eine zusätzliche Prüfung abzulegen.

c) Kann der Antragsteller nachweisen, daß er den zusätzlichen Anforderungen genügt und/oder die verlangte(n) Prüfung(en) bestanden hat, so akzeptiert der Mitgliedstaat das Befähigungszeugnis oder den betreffenden Teil des Befähigungszeugnisses.

Artikel 5

Unbeschadet Artikel 4 Buchstabe a

a) erklärt ein Mitgliedstaat ein Befähigungszeugnis für gültig, das zumindest den Anforderungen in der achten Fassung (Juli 1988) von Anhang 1 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt entspricht,

b) verlangt ein Mitgliedstaat allenfalls eine im Anhang beschriebene Eignungsprüfung zu Befähigungszeugnissen, die den Mindestanforderungen in der achten Fassung (Juli 1988) von Anhang 1 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt nicht entsprechen,

wenn der Inhaber des Befähigungszeugnisses den besonderen Anforderungen für eine Anerkennung im Sinne des Anhangs genügt, bis gemäß Artikel 9 Gemeinschaftsanforderungen festgelegt sind.

Artikel 6

Unbeschadet Artikel 3 akzeptiert jeder Mitgliedstaat bei der Zulassung alle Teile der Qualifikation, Erfahrung und Ausbildung, die in anderen Mitgliedstaaten erworben wurden und den eigenen Anforderungen entsprechen.

Artikel 7

Die Mitgliedstaaten gewährleisten, daß Angehörige anderer Mitgliedstaaten zu öffentlichen und privaten Ausbildungseinrichtungen sowie zu Prüfungen und Verfahren zur Zulassung von Luftfahrtpersonal in derselben Weise zugelassen werden wie eigene Staatsangehörige.

Artikel 8

(1) Stellt ein Mitgliedstaat ein Befähigungszeugnis auf der Grundlage eines von einem Drittland erteilten Befähigungszeugnisses (oder Teils eines Befähigungszeugnisses) aus, so wird dies in dem Befähigungszeugnis vermerkt. Die übrigen Mitgliedstaaten sind nicht verpflichtet, ein solches Befähigungszeugnis oder einen Teil eines solchen Befähigungszeugnisses zu akzeptieren.

(2) In Abweichung von Absatz 1 akzeptieren die Mitgliedstaaten ein Befähigungszeugnis, das von der Bundesrepublik Deutschland auf der Grundlage eines von der Deutschen Demokratischen Republik erteilten Befähigungszeugnisses ausgestellt wurde.

Artikel 9

(1) Gemäß dem Verfahren nach Artikel 10 erläßt die Kommission bis zum 31. Dezember 1992 Vorschriften mit harmonisierten Anforderungen an Befähigungszeugnisse und Ausbildungsprogramme. Bei der Ausarbeitung solcher Vorschriften berät sich die Kommission mit den betreffenden berufsständischen Vertretungen.

(2) Bis diese Anforderungen an Befähigungszeugnisse erlassen sind, müssen die Anforderungen der Mitgliedstaaten mindestens den Anforderungen in der achten Fassung (Juli 1988) des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt genügen.

(3) Unbeschadet Artikel 5 können die Mitgliedstaaten beschließen, daß Befähigungszeugnisse, die sie vor dem 1. Juli 1990 ausgestellt haben, gültig bleiben.

Artikel 10

(1) Zur Erfüllung der in Artikel 9 beschriebenen Aufgaben wird die Kommission von einem Ausschuß unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

(2) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit der Mehrheit abgegeben, die in Artikel 148 Abs. 2 des Vertrags für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassenden Beschlüsse vorgesehen ist. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitgliedstaaten gemäß dem vorgenannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

(3) a) Die Kommission erläßt die beabsichtigten Maßnahmen, wenn sie mit der Stellungnahme des Ausschusses übereinstimmen.

b) Stimmen die beabsichtigten Maßnahmen mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein oder liegt keine Stellungnahme vor, so unterbreitet die Kommission dem Rat unverzüglich einen Vorschlag für die zu treffenden Maßnahmen. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.

c) Hat der Rat drei Monate nach seiner Befassung keinen Beschluß gefaßt, so werden die vorgeschlagenen Maßnahmen von der Kommission erlassen.

Artikel 11

(1) Nach Konsultationen mit der Kommission erlassen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens zum 1. Juli 1990 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Die genannten Vorschriften müssen eine ausdrückliche Bezugnahme auf diese Richtlinie enthalten.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission alle Rechts- und Verwaltungsvorschriften mit, die sie künftig auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 12

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident

Anhang

Besonderes Anerkennungsverfahren

Einsatzbereich	Erlaubnis	Anforderungen für die besondere Anerkennung			Eignungsprüfung für die besondere Anerkennung
		gesundheitliche Tauglichkeit	Alter	Erfahrung	
1. Gewerblicher Luftverkehr mit FAR 25/ JAR 25-Flugzeugen					
a) Verantwortlicher Luftfahrzeugführer (PIC)	a) ATPL-A	a) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	a) 21—60	a) 1 500 Std. als PIC auf FAR 25/JAR 25-Flugzeugen	a) praktische Überprüfung, einschließlich IR*)-Prüfung, im Flug oder am Simulator
b) Zweiter Luftfahrzeugführer	b) ATPL-A	b) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	b) 21—60	b) 1 500 Std. auf FAR 25/JAR 25-Flugzeugen	b) praktische Überprüfung, einschließlich IR-Prüfung, im Flug oder am Simulator
2. Gewerblicher Luftverkehr, ausgenommen mit FAR 25/ JAR 25-Flugzeugen					
a) PIC	a) CPL-A (mit IR)	a) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	a) 21—60	a) 1 000 Std. als PIC im gewerblichen Luftverkehr seit Erlangung der IR	a) praktische Überprüfung, einschließlich IR-Prüfung, im Flug oder am Simulator
b) zweiter Luftfahrzeugführer	b) CPL-A (mit IR)	b) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	b) 21—60	b) 1 000 Std. im gewerblichen Luftverkehr	b) praktische Überprüfung einschließlich IR-Prüfung, im Flug oder am Simulator
3. a) Arbeitsflüge mit Flugzeugen (ausgenommen Schulungsflüge)	a) CPL-A	a) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	a) 21—60	a) 700 Std. als PIC auf Flugzeugen herkömmlicher**) Bauart, davon 200 Std. auf solchen Arbeitsflügen, für die die Anerkennung beantragt wird, einschließlich 50 Std. einschlägige Flugerfahrung in den letzten 12 Monaten	a) Praktische Überprüfung

*) IR: Berechtigung für IFR-Flüge (Instrumentenflug)

**) Als Flugzeuge herkömmlicher Bauart gelten alle Flugzeuge, außer solche nach JAR 22 und Ultraleichtflugzeuge.

noch Anhang

Einsatzbereich	Erlaubnis	Anforderungen für die besondere Anerkennung			Eignungsprüfung für die besondere Anerkennung
		gesundheitliche Tauglichkeit	Alter	Erfahrung	
b) Arbeitsflüge mit Hubschraubern (ausgenommen Schulungsflüge und Einsätze über See)	b) CPL-H	b) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	b) 21—60	b) 700 Std. als PIC auf Hubschraubern, davon 200 Std. auf solchen Arbeitsflügen, für die die Anerkennung beantragt wird, einschließlich 50 Std. einschlägige Flugerfahrung in den letzten 12 Monaten	b) praktische Überprüfung
4. Gewerblicher Luftverkehr oder Einsätze über See mit Hubschraubern					
a) PIC	a) ATPL-H (mit IR, falls IR-Flüge erforderlich)	a) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	a) 21—60	a) 1 500 Std. als PIC auf solchen Flügen, für die die Anerkennung beantragt wird. Falls IR erforderlich, 500 Std. Flugerfahrung seit Erlangung der IR.	a) Praktische Überprüfung, gegebenenfalls einschließlich IR-Prüfung, im Flug oder am Simulator
b) zweiter Luftfahrzeugführer	b) CPL-H (mit IR, falls IR-Flüge erforderlich)	b) Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 ohne Einschränkungen	b) 21—60	b) 1 500 Std. auf solchen Flügen, für die die Anerkennung beantragt wird. Falls IR erforderlich, 500 Std. Flugerfahrung seit Erlangung der IR.	b) praktische Überprüfung, gegebenenfalls einschließlich IR-Prüfung im Flug oder am Simulator

Bericht des Abgeordneten Weiss (München)

Die in der Anlage wiedergegebene EG-Vorlage wurde durch Bundestagsdrucksache 11/6502 Nr. 16 vom 16. Februar 1990 nach § 93 der Geschäftsordnung dem Verkehrsausschuß zur Beratung überwiesen. Dieser hat die Vorlage in seiner Sitzung am 9. Mai 1990 behandelt.

I. Ziele und Inhalt der Vorlage

Nach dem Richtlinienvorschlag sollen die EG-Mitgliedstaaten dazu verpflichtet werden, die für die Ausübung von Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt erforderlichen Befähigungszeugnisse, die in einem anderen EG-Mitgliedstaat erworben worden sind, ohne weitere Prüfung anzuerkennen. Auf diese Weise soll die Mobilität von Angehörigen der Flugzeugbesatzungen sowie des Wartungs-, Flugsicherungs- und Bodenfunkpersonals innerhalb der Gemeinschaft erhöht werden.

Die EG-Kommission soll ferner dazu ermächtigt werden, entsprechend der Stellungnahme eines beratenden Ausschusses Vorschriften zur Harmonisierung der Anforderungen an derartige Befähigungszeugnisse und zur Harmonisierung der Ausbildungsprogramme zu erlassen.

II. Verlauf der Ausschußberatungen

Der Ausschuß für Verkehr begrüßt die mit dem Richtlinienvorschlag verbundenen Ziele einer weiteren Harmonisierung auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt. Er ist jedoch der Auffassung, daß vor einer Akzeptierung von Befähigungszeugnissen oder Teilen von Befähigungszeugnissen für die Ausübung von Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt zuerst die Harmonisierung der Anforderungen an Befähigungszeugnisse und Ausbildungsprogramme stehen muß. Der Ausschuß hält es daher für erforderlich, daß vorrangig die Harmonisierung der Befähigungsnachweise durchgeführt wird.

Für eine Übergangszeit bis zum 31. Dezember 1992 spricht sich der Ausschuß für die vollständige Anwendung der Empfehlung Nummer 5 der ECAC (Requirements for Special Validation Terms) aus.

Im übrigen geht der Ausschuß davon aus, daß Vorschriften über die harmonisierten Anforderungen an Befähigungszeugnisse durch den Rat erlassen werden.

Bonn, den 9. Mai 1990

Weiss (München)

Berichterstatter

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon 02 28/36 35 51, Telefax 02 28/36 12 75
ISSN 0722-8333